

VW Passat elektromechanikus rögzítőfék ellenőrzése műszaki vizsgán

Az elektromos rögzítőfék normál üzemében, a működtetése után a fékerőt igen gyorsan növeli. Görgős fékerőmérő pad vizsgálatnál gyors fékerőnövekedés, dinamikus erőváltozások nem értékelhetőek, csak lassú változás és kitarított fékerők mérhetőek. A VW modelleknél a gyártó a műszaki vizsgán történő méréshez „műszaki vizsga”, vagy a német irodalomban olvasható „TÜV” üzemmódot programozott, hogy a rögzítőfék előírásosan mérhető és kiértékelhető legyen.

Azt, hogy ez a funkció melyik típusnál, melyik modellévtől élő és azt, hogy melyik összerékhajtási rendszerrel miként valósul meg, a műszaki leírások tartalmazzák! Konkrét példánk csak a Passat típusokra vonatkozik!

Az előírt feltételek betartása után a műszaki vizsga üzemmód automatikusan aktiválódik. A rögzítőfék-vizsgálatot az alábbiakban leírtak szerint kell végrehajtani.

Elsőkerék-hajtású gépkocsiknál

A műszaki vizsga üzemmód aktiválása:

- a biztonsági öv legyen becsatolva,
- a hátsó tengely álljon az egytengelyes görgős fékerőmérő padon, az első kerekek ne foroghassanak,
- a gyújtást adjuk rá (a motornak nem kell járnia),
- az Auto-HOLD funkció legyen kikapcsolva,
- a hátsó kerekeknek legalább 5 másodpercig folyamatosan forogni kell 2,5 és 9 km/h közötti sebességgel.

A „műszaki vizsga üzemmódba” való belépést az elektromechanikus rögzítőfék hibajelző sárga színű lámpa (K214) – felvillanása jelzi.

A folyamat:

Az elektromechanikus rögzítőfék a „műszaki vizsga üzemmódba” nem zár teljesen az első gombnyomásra (kapcsolófül-meghúzásra).

A fékerő az elektromechanikus rögzítőfék kapcsoló (E538) négy egymást követő működtetésével fokozatosan nő. Egy-egy fokozatban ki kell várni a fékerő állandósulását. (Sajnos egyes hazai próbapad-mérésvezér-

lő, kiértékelő programok a „komótos” méretet (időben elhúzódozó működtetést) nem tolerálják, és a fékerő gyenge értékelést hamar kijelzik.)

Az elektromechanikus rögzítőfék kapcsoló ötödik működtetése az elektromechanikus rögzítőfék oldásához vezet.

Automatikus kilépés a „műszaki vizsga üzemmód”-ból – ha az első kerekek sebessége nagyobb, mint 0 km/h, – a hátsó kerekek sebessége kisebb, mint 2,5 km/h vagy nagyobb, mint 9 km/h,

– ha a gyújtást kikapcsoljuk.

Összerékhajtású gépkocsiknál

A műszaki vizsga üzemmód aktiválása:

- a biztonsági öv legyen becsatolva,
- a hátsó tengely álljon az egytengelyes görgős fékerőmérő padon, az első kerekek ne foroghassanak,
- a gyújtást adjuk rá, de a motor ne járjon,
- az Auto-HOLD funkció legyen kikapcsolva,
- a hátsó kerekeknek legalább 5 másodpercig folyamatosan forogni kell 2,5 és 9 km/h közötti sebességgel.

A „műszaki vizsga üzemmódba” való belépést az elektromechanikus rögzítőfék hibajelző sárga színű lámpa (K214) felvillanása jelzi.

A folyamat hasonló az előbbieken leírtakkal:

Az elektromechanikus rögzítőfék a „műszaki vizsga üzemmódba” nem zár teljesen az első gombnyomásra (kapcsolófül-meghúzásra).

A fékerő az elektromechanikus rögzítőfék kapcsoló (E538) négy egymást követő működtetésével fokozatosan nő. Egy-egy fokozatban ki kell várni a fékerő állandósulását.

Az elektromechanikus rögzítőfék kapcsoló ötödik működtetése az elektromechanikus rögzítőfék oldásához vezet.

Ezt követően indítsuk be a motort és várjunk legalább 5 másodpercet, hogy a szervohajtás kialakulhasson.

Automatikus kilépés a „műszaki vizsga üzemmód”-ból – az első kerekek sebessége ha nagyobb, mint 0 km/h, – a hátsó kerekek sebessége kisebb, mint 2,5 km/h vagy nagyobb, mint 9 km/h,

– ha a gyújtást kikapcsoljuk.

(Nszl)

És típushibák mégis vannak...

Iveco 814043S motorkódú, 2800 cm³-es járművet kaptam azzal a problémával, hogy hidegen nehezen indul, füstöl, és üzemeleget leáll. Márkaszervizben cseréltek motorvezérlő egységet, végeztek szoftverfrissítést is. Mégis fennáll a probléma. Még hideg volt a motor, amikor megkaptam, ezért mentem egy próbakört, hogy lássam, érzékeljem amire panaszkodtak. Valóban, üzemeleget leáll. A motor nem jár szépen, hanem tarakkírozik, mintha levegős lenne a nagynyomású rész. Hosszú ideig a Fiat Ducatonál is fennálló hibaszorozat miatt két gyanúm volt, de kezdtük hibakioldással: a hibátárolóban 8 db hibát találtam. Mind a 8 hiba a 2. henger porlasztójára panaszkodott. Járó motornál géppel vizsgáltam az alapjáratú korrekciót, ami a többi 3 hengernél megfelelő volt, de a 2-es hengernél negatívba hajlott erősen. Az egyik gyanúm: a porlasztócsúcs ragad meg. A résolajvesztés mérése során azonban megfelelőnek bizonyult. Ezek után eszembe jutott, hogy ennél a típusnál típushiba a porlasztó csatlakozójának hibája, melyet csak a vezetékkefével lehet cserélni. Lehúzva a csatlakozót és az érintkezőket összébbr nyomva, megszűnik a probléma, emlékeztem vissza egy régebbi esetre. Gyorsan megcsináltam a csatlakozós témát. Próba: jól indul, jól megy, hibakódot nem tárol el 50 km megtétele után sem, nem is kormol, de még csak nem is füstöl.

(JEL)